

Es sind darüber im Bericht sehr ausführliche Motiven (s. dieselben Anhang Nr. 1., S. 25 fl.) gegeben, ich darf aber voraussetzen, daß mir die Kammer den Vortrag derselben wegen der Kürze der Zeit wohl erlassen wird.

Präsident D. Haase: Ist die Kammer mit dem Vorschlage des Referenten einverstanden, daß die Motiven zu Punct 5. nicht vorgelesen werden? — Wird einstimmig bejaht.

Abg. Müller (aus Chemnitz): Die geehrte Deputation erkennt an, daß die für den Binnenverkehr berechneten Bahnen ein integrierender Theil unseres Eisenbahnsystems sind. Dennoch will die Deputation in ihrem Vorschlage ad 5. die Ermächtigung der Regierung dahin beschränkt wissen, daß vorerst nur die nach dem Auslande führenden Bahnen unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung des Staates in Angriff genommen werden sollen. Dem pflichte ich im Allgemeinen bei. Die Modalität der Ausführung der Binnenbahnen soll dagegen künftiger Vereinbarung zwischen Regierung und Ständen vorbehalten bleiben. Dieß würde besonders die erzgebirgische Bahn, den Tract von Chemnitz nach Riesa, schmerzlich treffen, da dessen Ausführung wenigstens in technischer Hinsicht vorbereitet ist. Ist man aber darüber einverstanden, daß Sachsen ohne diese wichtige Verbindungslinie für seinen innern Verkehr nur ein sehr mangelhaftes Eisenbahnsystem haben würde, so ist es folgerichtig und nothwendig, daß neben den nach dem Auslande führenden Bahnen, für welche allein die von der gegenwärtigen Ständeversammlung geforderten Bewilligungen sich kaum rechtfertigen lassen würden, auch die Ausführung des durchaus unentbehrlichen Tractes Chemnitz-Riesa sicher gestellt werde. Dieß geschieht aber keineswegs dadurch, daß er in das sächsische Eisenbahnsystem überhaupt mit aufgenommen wird, noch durch den Vorschlag zu Punct 10. Denn wenn einer künftigen Ständeversammlung die Modalität der Ausführung, das heißt, die Bewilligung der Unterstützungsmittel, vorbehalten wird, so wird die Unterstützung des Staates und die ganze Ausführung selbst, doch in der That in Frage gestellt, sollte die Ansicht der Deputation eine richtige sein: daß ohne Unterstützung des Staates wahrscheinlich keine sächsische Eisenbahn mehr zu Stande kommen wird. Ist es nun auch wahrscheinlich, daß, wenn Regierung und Stände über eine so wichtige Staatsangelegenheit jetzt vollkommen einig sind, auch eine künftige Ständeversammlung im Wesentlichen nicht davon abgehen werde, so darf doch die gegenwärtige sich von der consequenten Durchführung des Prinzips nicht abhalten lassen, wenn man sich einmal darüber vereinigt hat, daß die Stände auch Verbindlichkeiten eingehen dürfen, welche in eine spätere Finanzperiode hineinreichen. Dazu kommt, daß es ja eine zweite Frage ist, ob die wirkliche Verwendung der Unterstützungsgelder des Staates bis auf den gelegenen Zeitpunkt auszufehen sei, das heißt: sobald es die Staatskräfte erlauben. Zur Aufstellung eines vollständigen Eisenbahnsystems für Sachsen und namentlich zur Sicherung der mächtigen Binnenbahnen halte ich es für unumgänglich nothwendig, daß die von der Deputation ad 5. vorgeschlagene Erklärung in die Fassung umgeändert werde, welche die Staatsregierung vorge-

schlagen hat. Ich stelle daher den Antrag, daß die Fassung dahin abgeändert werde: „Die Anlegung und der Betrieb der unter 1. genannten Eisenbahnen wird Privatunternehmern überlassen, insoweit nöthig, unter angemessener Unterstützung und Mitwirkung Seiten des Staates.“ Ich beziehe mich auf Alles das, was die Deputation selbst in ihrem Berichte über die Nachtheile gesagt hat, welche über die von dem Eisenbahnneße ausgeschlossenen Provinzen verhängt sind. Man möge sie nicht als transitorisch und deshalb für weniger besorglich ansehen, weil sie nach 10 Jahren Abhülfe erfahren sollen. Denn sonst werden inzwischend der Gewerthätigkeit und dem Nahrungszustande der Bevölkerung hier und da Wunden geschlagen, welche nicht so leicht wieder heilen. Ein besonderer Grund, weshalb der baldmögliche Angriff der Bahn Chemnitz-Riesa sehr zu wünschen ist, ist der Nothstand unter einem Theil der arbeitenden Classe in der Nähe von Chemnitz, dessen Ende nicht abzusehen, und meines Erachtens nur dann zu entfernen ist, wenn die armen Bedrängten theilweise zu einem andern Erwerbe übergeführt werden, und namentlich zur landwirthschaftlichen Handarbeit, wozu jetzt viele Ausländer verwendet werden müssen. Nur dadurch wird dem Ueberflusse von Waaren gesteuert, der Arbeitslohn so wieder hergestellt werden, wie ihn der sächsische sehr genügsame Arbeiter haben muß, um leben zu können. Was für ihn die hohe Staatsregierung durch Unterstützung bei Straßenbauten u. dergl. gethan hat, ist dankbar anzuerkennen, aber es reicht leider nicht aus. Der Erzgebirger wird schwerlich in das Elbthal oder in die Oberlausitz in nöthiger Zahl gehen, weil er sich wohl selbst, aber nicht seine Familie ernähren können. Auch ist bekannt, daß die Lausitz wegen einer großen Zahl Weber leider in derselben traurigen Lage als das Erzgebirge ist, und wird auf diese vorzugsweise Rücksicht nehmen müssen. Es liegen daher wohl die gewichtigsten Gründe vor, welche den baldigen Angriff der Chemnitz-Rieser Bahn wünschen lassen, nicht minder Rücksichten der Billigkeit. Es fragt sich daher nur, ob es möglich sein werde? und dieß glaube ich, ohne die Vorschläge der geehrten Deputation für die Anschaffung von Staatsgeldern zu Eisenbahnzwecken im Laufe der nächsten Finanzperiode zu beschränken oder wesentliche Erweiterungen zu substituiren. Ich halte die Ausführung der erzgebirgischen Eisenbahn bei der nachgewiesenen Ertragsfähigkeit des Tractes Chemnitz-Riesa für gesichert, wenn den Privatkapitalien die Garantie von 4 Procent jährlich auf 10 Jahr von Seiten des Staates gegeben werden kann. Das Beispiel fast aller deutschen Eisenbahnen, welche sich auf das Bedürfniß des Verkehrs gründen, läßt mit Zuversicht erwarten, daß eine solche Vertretung des Staates nicht werde in Anspruch genommen werden. Auch weist die mäßige Ertragsabschätzung  $5\frac{1}{10}$  Procent nach. Sollte dennoch die Zinsenvertretung thatsächlich Folgen haben, so würde doch die Beschaffung der nöthigen Geldmittel erst theilweise in das Ende der künftigen Finanzperiode fallen, wo nach dem Plane der Regierung und dem Vorschlage der Deputation ohnehin die Beschaffung von Staatsgeldern für diese Bahn erforderlich würde, wenn sie in 10 Jah-